

Title	海運に於ける運送原費と運賃との関係 - 不定期船事業に於ける運賃の最低限度 -
Author(s)	小島, 昌太郎
Citation	経済論叢 (1927), 25(4): 297-324
Issue Date	1927-10-01
URL	http://dx.doi.org/10.14989/128589
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

大正四年六月二十一日第三種郵便物認可（每月一回一日發行）
經濟論叢 第二十五卷 第四號

田島博士
還曆祝賀記念
論文集

京都帝國大學經濟學會

昭和二年十月一日發行

經濟論叢

第二十五卷第四號

(通卷第四百十八號。禁轉載)

海運に於ける運送原費と運賃との關係

——不定期船事業に於ける運賃の最低限度——

小島 昌太郎

目次

- 一 運送原費の意義
- 二 不定期船運賃の下落とその繫船點
- 三 週週航海に於ける繫船點の運賃率
- 四 繫船點の變化及び差異
- 五 不定期船運賃下落の最低限度
- 六 儲船の場合に於ける不定期船運賃の最低限度
- 七 儲船料に於ける繫船點と、儲船料の最低限度
- 八 海運競争上重要な意味をもつ原費項目

一 運送原費の意義

運送原費と運賃との關係、詳しく言へば、運送勞務の提供に要する原費が、運送勞務の代價決

定に及ばず關係は、前者が何等かの懸り合ひに於て、後者の最低限度を劃するといふことにあ
る。而して、運送原費が如何なる懸り合に於て運賃の最低限度を劃するかは、運送事業の種類に
よりて異り、またその業態の如何によりても異なる所である。私が、こゝに述べんとする所は、海
運に於けるそれである。

海運に於ては、不定期船の經營と定期船の經營との二種の業態が存在し、原費が運賃の決定に
及ばず關係も亦、この二つのものに於て、自ら異なる所があるけれども、併し、そのいずれの業態
に於ても、原費が、それ〴〵一定の懸り合ひに於て、運賃の最低限度を劃するの關係にあるとい
ふことだけは、雙方ともに變りはない。即ち、不定期船事業にありては、原費が、その一部分を
以て繫船點なるものを指示するの懸り合に於て、運賃の最低限度たるの關係にあり、定期船事業
にありては、それが特定の航路に巨大の資本を固定せる關係上、競争が遂に自らを制限廢止して獨
占狀態を出現し、その結果、原費が直接に運賃の最低限度を指示するの懸り合に於て、之が決定
に關係をもつ。

運送原費が、何等かの懸り合ひに於て、運賃の最低限度をなすといふことは、一人の旅客、若
しくは一纏の貨物を運送するに要する原費そのものが、何等かの懸り合に於て、その旅客若しく
はその貨物の運賃の最低限度を劃するといふことではない。運送の原費たるもの、うちには、勿

論、一人の旅客、若しくは一纏の貨物につき個別的獨立的に惹き起さるゝものもあれば、また一つの航海につき個別的獨立的に惹き起さるゝものもあるけれども、他方にはまた、不定期船事業に於ては、一つの航海と他の航海との間に、定期船事業に於ては、一つの貨物と他の貨物との間、若しくは一人の旅客と他の旅客との間、または貨物全體と旅客全體との間に、不可分連帶的關係に於て惹き起さるゝものもある。個別的獨立的に惹き起さるゝ原費は、之を要したる旅客、貨物若しくは航海につき一々計算を立て得るものであるが、不可分連帶的關係に於て惹き起さるゝ原費は、何等かの標準を求めて、之に關聯を有する旅客若しくは貨物に割り當つるより外なきものである。従つて、原費が、何等かの懸り合ひに於て、運賃の最低限度を劃するといふことは、組織的活動をなせる運送にありては、その一活動單位と認めらるゝ範圍に於て要したる原費の全體と、そのこれによりて運送せらるゝ客體の全體との關係に於て之をいふのである。

個別的獨立的運送原費と不可分連帶的運送原費とは、一つは各個の運送客體につき計算を立つることが可能であり、他はそれが不可能であるといふことのために、これを運賃として——詳しく言へば運賃の一部として——回收する方法を異にするものである。従つて、この意味に於て、この二つのものが、運賃の決定に及ぼす關係も亦均しからざるものがある。

本論は、すべてこれらの見地より、海運に於ける運送の原費がその運賃の決定に及ぼす關係を

研究せんとするものであるが、定期船事業に於けるものは、他の機會に於て詳論することゝし、こゝには専ら不定期船事業に於けるものを取扱ふことゝした。

運送の原費たるものゝうちには、右に述ぶるが如く、運送の客體につき、個別的獨立的に惹き起さるゝものと、不可分連帶的に惹き起さるゝものがある。個別的獨立的に惹き起さるゝ原費は、いはゆる特別生産費 (special costs) 又は prime costs) たるものであり、不可分連帶的關係に於て惹き起さるゝものは、いはゆる結合生産費 (joint costs) たるものである。而してこの結合生産費たる原費のうちにも、その結合關係が運送事業の活動方面に於て生ずるものと、この事業の經營基礎に關聯して生ずるものがある。従つて、運送の原費たる特別生産費は、更に之を共通費と固定費とに分つことが出来る。

こゝにいふ所の固定費、共通費、及び特別費については、既に本誌上に於て説明したる所であるが、¹⁾ 本論を進めるの便宜上、再び簡單に之を述べれば、固定費とは、事業の基礎をなすものに關する費用、換言せば運送勞務を提供するの基礎をつくるための費用であつて、取扱ふ所の運送量に増減動搖あることも、之がその運送企業の經營規模を變更するの必要を惹き起さる限りは、變動することなく、一定額に固定なる經費である。従つて、この種の經費は、個々の運送客體に

1) 「海運勞務の提供に要する原費」本誌第二十四卷、第一號。

ついで言へば、その連帶關係は、同時に運送せらるゝもの相互の間に存するのみならず、時を異にして運送せらるゝもの相互の間にも存し、不可分關係の最も緊密なるもので、縦ひ事業を一時休止することも、之を廢止せざる限りは、依然、一定額に於て、必要なるものである。共通費といふは、運送事業の活動的方面に關聯する所の經費であつて、同時に取扱はれ、若しくは時を異にして取扱はるゝ多數の運送客體が、その運送のために連帶關係に於て惹き起すものである。従つて運送量が増加する場合には遞減的割合に於て増加し、運送量の減少する場合にも遞減的割合にて減少するものである。故に、この種の費用は運送量が縦ひ全然なくとも、若しくは事業を一時休止するとも、之を廢止せざる限りは、尙ほ、その幾分を必要とするものである。特別費といふは個々の運送客體の運送について個別的獨立的に惹き起さるゝ費用であつて、従つて、運送量の増加若しくは減少に當つては、それと正比例的に増加若しくは減少し、運送量の全然これなき場合、又は事業を一時休止する場合には、全く之を要せざる費用である。海運勞務の提供に要する種々なる費用のうち、如何なるものが、この三種の經費のいづれに屬するかは、不定期船事業に於けると定期船事業に於けるとによりて、必ずしも同じではない。併しそれらの關係並びにその各費目については、既に本誌に載せたる「海運勞務の提供に要する原費」¹⁾と題する拙稿に於て説明した所であるから、こゝに之を反復しない。

1) 本誌第二十四卷第一號

二 不定期船運賃の下落とその繫船點

さて、不定期船事業にありては、運送業者が、荷主たる需要者の需めに應じ、その各々の場合に當つて、需要者の要求に適合する所の特殊なる形態に於て、運送勞務を提供するのであつて、多くの場合に於ては、一つの港より他の一つの港へたゞ一種の貨物を運送することを繼續して行ふのである。而して、この不定期船事業にありては、事業の性質上、獨占狀態が成立することが出來ないもので、常に自由競争の下に營業が行はれる。従つてその運賃は、主として需要供給の原則の下に、運送業者と顧客たる荷主との協議又は馳引によりて定められる。その結果、船腹の供給が需要に超過し、運送業者相互の競争が激しくなれば、運賃は下落して運送原費を償はざるに至ることがあり、そして、それは不定期船事業が自由競争の下に營まるゝ限り免れ難き所である。

併し乍ら、不定期船業者は、市況の不振若しくは競争の結果、運賃が下落して縱ひ運送原費を償はなくなるに至つても、船腹の提供を——海運勞務の供給を——停止し得るものではない。彼等が船舶を所有するは、全く他人の利用に應せんがためであるから、今、市場運賃が不利になつたからとて、その船舶を自己の利用に充つる譯にはゆかない。従つて、運賃の下落が運送原費以

1) このことについては、拙著「海運同盟論」第二章第二節三四及第五章第一節の一に詳説したれば、こゝにはその理由を省略する。

下に達するとも、不定期船業者は、一つはその日々の生活上並びに事業上の金融のために所有船を運用する必要に迫らるゝことゝ、もう一つは、縦ひ事業を休止して所有船を緊留するにしても、それがために若干の費用——その船舶に關する限りに於ての、前述の固定費の全額と、共通費の一部分——を要することのために、損をしながらも下落したる市場運賃に於て運送需要に應ずるものである。併し、勿論、不定期船業者もその事業を營利のために行ふものであるからには、無限に、損失に於て所有船を運用するものではない。彼等が損失に於て事業を繼續するは、將來に於ける運賃の回復、従つてその場合に於ける今日の損失の埋め合せに望を繫ぐからである。原費を割る所の運賃の下落が久しきに續き、その損失が蓄積して事業資本を喰ひ潰すに至ることが初めより豫知し得るならば、固より損失に於て營業を繼續する事業家は一人もある筈はない。併し將來のことは全く不可知の事柄であり、且つ海運界に於ては、甚だしき事業不振の後に、また甚だしき好景氣時代を迎へ、或は戦争その他の事變により著しき巨利を擧ぐるの機會に恵まるゝことも、往々之れある所であるから、不定期船業者は目前の損失を忍んで將來の利益のために事業を繼續せんとするのである。

不定期船業者は、目前の損失を忍んでも事業を繼續せんとするものではあるが、併し、その目前の損失もなるべく少額に止めしめんとするは、固より言ふを俟たざる所である。故に、不定期

船業者は、若し彼等が極めて計算的に事業を經營するものである以上は、運賃下落の場合にあつては、運送航海に於ける損失と、船舶を繋留して航海を休止する場合の損失と、そのいずれが大なるかの關係を考慮して常に市場運賃の變動を注視するものである。そして、運賃が原費以下に下落しても、之によるの損失が、所有船を繋船とする場合の損失よりも輕ければ、之を運送航海に従事せしむるであらうし、反對に、繋船の損失の方が、航海の損失よりも輕ければ、之を繋船とするであらう。故に、不定期船業者は、運賃の下落が運送原費以下に達しても、尙ほ、船腹の供給者として海運市場に現はるゝものであるけれども、併し彼が供給者として殘留するは、彼の計算に於て、航海による損失と、繋船による損失とが、均しくなるに至るまでの間だけであつて、若し、運賃の下落が一層甚だしく、航海による損失が繋船の損失よりも大なるに至らば、彼は所有船を運送航海に従事せしむることを廢めて、之を繋船となすであらう。(但し、或特殊の場合には、航海による損失が繋船の損失より大きくとも、彼等は所有船を運航せしむることがない譯ではないが、それは二三の例外的場合に限る¹⁾)。故に、不定期船の市場運賃なるものは、個々の船舶所有者について言へば、彼の計算に於て、その運賃にて航海をなす場合の損失が、その船舶を繋船となす場合の損失と均しくなるまでは、彼を船腹の供給者として、海運市場に活動せしむるの力あるものであるけれども、それ以下に下るならば、彼を供給界に引き留むる力なく、寧ろ

1) 海運同盟論一〇一頁以下參照。

ろ之より脱退せしむるものである。私は、これらの事情より見て、市場運賃が、或る船舶について、その運送原費よりも下落し、その運賃にて海運勞務を引受くるとせば生ずる所の損失と、その船舶を繋船とする場合の損失とが、均等となるに至るならば、その船舶についてその運賃は繋船點にあると言ふ。

この繋船點なるものについては、嘗て述べたる所あるのであるが、こゝに更に詳論することゝし、代數式を以て説明に充てる。

今、或航路に於て、或る貨物の市場運賃率を r とし、或る船舶が積込の機會をもつ所のその噸數を q とするならば（ q は船舶の全積載能力量を表はすに用ふ）、その船舶がその運送によりて擧げ得る所の運賃収入 E は r と q との積即ち rq であると言ふまでもない。他方に於て、その船舶がその航海に於て要する所の運送原費を C とすれば、 $C-V$ なるときは利益であり、 $C-H$ なるときは損失であつて、その損失の額は $C-H$ である。而して、この船舶の繋船の場合に生ずべき損失で、右の航海に要する期間と同一期間のそれを L とすれば、 $C-H-L$ なる場合には、その船舶を以てしては、航海をなすも、繋船をなすも、その損失は同一であり、 $C-E-V$ なる場合には航海をなせば繋船をなすよりその損失が大きい。この場合には、計算上に於ては、その船舶

は當然繫船せらるべきものである。故に、私が前に述べたる繫船點といふことを更に明瞭に言ふならば、 $C-E=L$ の場合の E 即ち $E=C-L$ であつて、之は正確に言へば繫船點に於ける運賃収入であり、 E の代りに L を置き替ふれば、 $L=C-L$ の場合の L 即ち $L=\frac{C-L}{2}$ は、その船舶のその場合に於ける繫船點運賃率である。

私は、今、繫船點なるものを説明するに當り、原費を一括して之を C を以て表示した。然るにこの C の中には、前に述べた様に、固定費もあれば、共通費もあり、また特別費も含まれて居る。故に、繫船點なるものに於て、これら各種の費用が如何なる形に於て表はれるかを見なければならぬ。

今、固定費(Fixed cost)を表はすに f を以てし、共通費(之は英語では managing cost といふ方がよく當るであらう)を表はすに m を以てし、特別費(海運に於ては、それはとりも直さず navigation and handling cost である)を表はすに n を以てする。すると $C=f+m+n$ である。また繫船による損失といふものは、繫船中に於ける固定費 f と繫船中も尚ほその船舶について要する所の共通費 m とである。この場合、特別費は全く不要である。即ち $n=0$ である。故に繫船中の損失は $L=f+m$ に外ならぬ。そして前に説明した所であるが、繫船中の共通費は、航運中の共通費よりも常に少額である。即ち $m < M$ である。そこで、右に述べたる繫船點に於ける

運賃率を表示する原費の内容を示せば次の如くなる。

$$n = \frac{(f+mn) - (f+mn)}{f}$$

$$r = \frac{(m-m)+n}{f}$$

即ち、市場運賃率が $\frac{(m-m)+n}{f}$ となるまでは、不定期船業者はその船舶を供給界に留まらしむるのである。この場合に於て、注意すべきことは、この式に就て固定費を表はす所の f が消滅して居ることである。これは、繫船點を考慮する場合に、不定期船業者は固定費を計算外に置くものであることを示す。蓋しこの固定費なるものは前に述べたるが如く、事業經營の基礎に關する費用として、運賃取引以前に於て既に支出済みのもの、若くは、支出の義務を既に負擔せるもので、之より更に積極的に支出を要するものでなく、縦ひ事業を休止するも、それだけは損失となるものだからである。之に反し、特別費即ち航海並びに運送物の取扱ひに關する費用は、運送取引成立の後に、その履行のために積極的に支出を要するものであるから、繫船點の考慮に於てその全額が計算に上るは當然のことである。繫船點を表はす式に於て n が完全なる形に於て殘留するは、そのためである。共通費に至つては、航海の場合に於て、繫船の場合に於けるよりも、より多く要する部分が、回收し得られざれば、繫船の方が相對的に得となり、航海をなすが損となる。故に、繫船點の計算に於ては、 $(\frac{m-m}{f})$ だけが考慮に上るのである。

三 廻週航海に於ける繋船點の運賃率

或航路に於ける或貨物の市場運賃率が $\frac{(m-n)}{p} + n$ となるときは、その貨物運賃についてその船舶は繋船點にあることゝなるのであるが、併し一つの航路に於ける一つの航海の運賃率がこの點にまで下落しても、これだけではその船舶は繋船せられ供給界より脱退するものとは限らない。蓋し不定期船の經營に於ては、必ずしも、一つの港より他の一つの港への一航海毎に於ける運送原費を本として、之より得る所の運賃が利益であるか損失であるかを目安として營業するものではないからである。寧ろ不定期船は、多くは廻週航海に運用せらるゝもので、一つの航路に於ける運賃は、或は原費を償はざることもあるべく、或は何等の運賃を得ることなく空船にて一つの港より他の港へ航海することもあるべく、それらの費用が、他の有利なる運賃にて航海したる航路の費用と合算せられ、結局に於て計算を立てるのである。即ち、一つの廻週航海に於ては、航路と航路との間に於て結合生産費の關係をつくるものである。

故に、不定期船の繋船點を更に詳しく考察するについて、こゝに一つの假例によることゝする。即ち或船舶がAなる港を出帆し、B、C、D、Eの各港を廻週してAに歸航するものとし、各港に於てa、b、c、d、eなる積荷をそれゝ T_a, T_b, T_c, T_d, T_e の運賃率にて t_a, t_b, t_c, t_d, t_e

噸づゝ積み取つたことゝする。然るときは、この場合の運賃収入は $r_a b_a + r_b b_b + r_c b_c + r_d b_d + r_e b_e$ である。而して、不定期船の經營に於ては、各航海に於ける特別費が獨立的に計算せられ得るは言ふまでもなく、その固定費、共通費も皆、日割勘定に換算せられ得るものであるから、A、B、C、D、E 廻週航海に於て要する $(\sqrt{m+n})$ も、その額を算出することが出來、また之と比較すべき所の、若し繫船するとせば、この廻週航海の日數と同じ期間に於て要する $(\sqrt{m+n})$ も同様に算出することが出來るものである。故に、不定期船業者が、この場合、比較考慮する所の計算は、

$$r_a b_a + r_b b_b + r_c b_c + r_d b_d + r_e b_e (m-n) + n \quad \text{であつて、}$$

$$r_a b_a + r_b b_b + r_c b_c + r_d b_d + r_e b_e = (m-n) + n$$

なるときには、この船舶は繫船點に達した譯である。而してこの場合に於て、いづれかの港に於て積荷を獲ることなく空船にて航海をなしたるときは、例へばC港よりD港まで空船航海をなしたものであるならば、 $r_d b_d$ は實數でなくして零であるは言ふまでもない。そして海運界の不況若しくは競争のため、廻週航海が多く

$$r_a b_a + r_b b_b + r_c b_c + r_d b_d + r_e b_e \wedge (m-n) + n$$

となる傾向あるならば、そのときに至つて、この船舶はやがて繫船せらるゝことになるのである

る。蓋し、さやうな場合には、單に一航海の運賃收入だけではなく、全營業期間を通じての運賃收入が $E \wedge (m-m') + n$ となるからである。故に、廻週航海に於て、その市場運賃率が、

$$r_a b_a + r_b b_b + r_c b_c + r_d b_d + r_e b_e = (m-m') + n$$

といふ等式關係に於ける r_a, r_b, r_c, r_d, r_e に該當するならば、そはこの船舶に於ては繫船點にあるものである。

四 繫船點の變化及び差異

右に述べたる所は、繫船點なるものを一般的に説明したのである。即ちいづれの船舶にありても、運賃が、右の數式が表はす所の狀態に達したるときは、收支の計算上に於ては、繫船せらるべきものなることを示すのである。併し乍ら、こゝに注意すべきことは、この繫船點を表はす式が包含する所の値は、船舶によりて各々差異あることである。そして、この値の差異は、左邊の各項に關しても生じ、また右邊の各項に關しても生ずる。左邊の各項の値の變化は、主として船舶運送經營上の巧拙によりて生じ、右邊の各項の値の變化は主として船舶の機械的能率の差異に原因するものである。繫船點の低きものは、海運界不況時代に於ても尙ほ競争餘力の大きなものであり、その高きものは競争餘力の乏しきものである。故に、船舶によりて繫船點に差異あるの

状態を説明するがために、先づ左邊各項の値の變化を述べなければならぬ。

さて、前掲の數式が表はして居るが如くに、廻週航海に於ては、各港に於てその船舶が積込の機會をもつ所の貨物運賃は、相互に關聯を有するものである。されば、既に比較的高い運賃の貨物を運送したか、又は比較的有利な運賃の豫約を次の港にもつ所の船舶は、或一港に於て積込みの機會を得た貨物の運賃は甚だ低くとも、その船舶にとつては未だそれは繫船點に達しないことがあり、また、之と反對に、偶々、連續して荷物運が悪く、安い運賃のものばかりを引受けた船舶は、後の港に於て積込の機會を得た貨物の運賃が比較的よくとも、尙ほ、それは繫船點以下に位することゝなる場合がある。そして不定期船事業なるものは、元來、この廻週航海的に經營せられるものであるから、常に、荷物の出廻りを追ふて、比較的高い運賃を求めて、各港の間を稼ぎ廻るものである。故に一つの港に或時期に集つて居る多數の不定期船は、いづれも、各々異なる種々なる港を経て偶然こゝに集り、また各々異なる他の種々なる港に向つて出帆するものであるから、彼等は各々その運送の經歷と運送の豫約とについて事情を異にするもので、同一貨物の同一航路に於ける運送についても、その市場運賃は、或船舶については繫船點以上のものである、他の船舶については繫船點以下であるといふ様なことは勿論あり得る所である。そして、この場合、既に繫船點以下にある所の船舶は、更にその運賃を引下げることが出来ないものである

が、未だ繫船點に達してゐない船舶は一層その運賃を引下げ得る餘裕をもつて居る。故にこの場合に於て、競争が存在するならば、市場運賃は更に下落するものである。

或港に於ける或航路の不定期船運賃の繫船點なるものは、右に述ぶるが如く、その時その港に存在する各不定期船について、彼等がその前後の航路に有する他の港の運賃の如何によりて、一々異なるものである。そして、かゝる繫船點の差異は、一々の船舶がそれ自身の廻週航海に於ける他の港の運賃との關聯狀態の如何によりて生ずるものであるから、前に述べたるが如く、要するに、

$$r_a f_a + r_b f_b + r_c f_c + r_d f_d + r_e f_e = (m - n) + n$$

に於ける左邊を構成する各項の値の變化によりて生ずるもので、右邊 $(m - n) + n$ の値の差異より生ずるものではない。故に、今、假に二つの船舶に於て、 $(m - n) + n$ の値が全く相等しくとも、船舶の運用經營に於ける巧拙によりて、或港の或航路に對する市場運賃がその船舶の繫船點に對してもつ距りは大きくも小さくも、またプラスともマイナスともなるものである。然るに之とは全く反對に、右邊の $(m - n) + n$ の値の差異によつても、船舶はその繫船點の高低を異にするものである。即ち、前掲の式が示す所に従ひ、繫船點なるものを、その右邊各項の値に關聯して考察するに、それは、運送の場合の經營費 m と、航運費 n とに對しては、 m 、 n のいずれもが

大なれば繫船點も高く、そのいづれもが小なれば低き關係にあり、 m に對しては、反對に、それが大なれば繫船點は低く、小なれば高き關係にあるものである。然るにこの m は繫船中に於ける共通費を表はすもので、之はいづれの船舶にありても、その構造及び機關の能率と關係なきものである。故に $(m-m') + m'$ に於ける m' の値といふものは、各船舶の繫船點を比較する場合には考慮外に置いて差支ない。併し、航運の場合の共通費即ち經營費たる m 及び特別費、即ち不定期船にありては航運費たる m の値を構成する所のものを見るに、もれらは主として、船員の給料食料の費用、燃料の費用、貨物の積込陸揚げの費用等であつて、これは大に船舶及び機關の能率と關係あるものである。その譯は、能率高き船舶は船員數も比較的少くて濟み、貨物の積込陸揚げの手續も燃料收容の手續も少く、又能率のよい機關は、同じ馬力をだすにも比較的少量の燃料で足るからである。されば、船舶の構造又は機關の能率が高いものは、然らざるものよりも、 m 及び m の値は小さく、從つて運送に要する原費も少く、繫船點も低い譯である。

五 不定期船運賃下落の最低限度

右に述ぶるが如く、運賃の繫船點なるものは、一つの船舶について一般的に言へば、その構造及び機關の能率のよきもの程低きものであり、また、或港に於てその船舶が積込の機會をもつ所

の或貨物の市場運賃について言へば、運用經營の巧妙なる船舶は、その市場運賃が甚だ低きときにそれが繫船點に達することゝなるのである。故に、不定期船事業の經營に於ては、能率のよき船舶を巧妙に運用することは、競争力を高める所以である。然るに一つの時一つの海運市場に現はるゝ不定期船は、いづれも、右に述べたる事情の相異により、その繫船點を異にするものであつて、そして彼等は皆積込貨物を獲んがために競争關係にあるものである。今、海運界不振のときに、これらの競争は、市場運賃を如何なる程度まで引下げるものであるか、そしてそれは運送原費と如何なる關係にあるか。

海運界の不景氣といふは、言ふまでもなく、海運勞務に對する世間の需要が減退して、船腹の供給が之に超過する場合である。尤も船腹の供給がその需要に超過するといふのは、或一定の運賃を目安にしての話である。運賃さへ安ければ、需要を刺激する。かくて競争は運賃を引下げる。そしてそれは、不景氣の甚だしくなると共に、益々下落して遂に或る船舶にとつては運送原費を割ることゝなり、又或る船舶にとつては繫船點をも超えて下ることゝなる。運賃の下落が繫船點を超えたる船舶は、その状態が存続する限り、繫船せられ、供給界より離脱することゝなり、それだけ船腹の供給が減退することゝなる。

かくて、船腹の需要が減退してその供給が之に超過する場合には、競争の結果として市場運賃

は常に下落の傾向をたどり、その愈々甚だしきに至つては、遂に市場運賃が繫船點以下にある船舶が生じ、その下落尙ほ甚だしき場合には、繫船船腹が増加して、それだけ供給界に残留する船腹が減少し、この傾向の存続するに於て、遂に運賃の下落は、過剩船腹を繫船點の高きものより順次に供給界より振落して、供給船腹と需要船腹とが均衡を保つてゐる。そのとき運賃の下落は漸く落ち付き、こゝに市場運賃は定まる譯である。そしてこの場合に於て、供給船腹と需要船腹とが均衡を保つことゝなるは、一方に於ては繫船點の高きものが競争場裡より落伍したるためであつて、他方に於ては需要者のうち最も低き運賃を支拂はんとするものゝ運賃が、或船舶にとつて漸くその繫船點と均しきため、之を供給界に引留めたるによるのである。故にこの場合に決定する所の市場運賃は、供給界に残留する船舶のうちにも、最も高き繫船點をもつ船舶のその繫船點である。簡単に言へば、この場合、供給限界にある船舶の繫船點に於て、市場運賃は決定するのである。これが不定期船事業に於て競争により引下げらるゝ運賃の一般的極限である。

六 備船の場合に於ける不定期船運賃の最低限度

右に述ぶるが如く、不定期船事業に於ける運賃下落の一般的極限は、當該海運市場に於て、船腹の需要と供給とが適合する所の供給船腹の限界に在る船舶の繫船點である。即ちその船舶の

(*marine*) たるである。詳しく言へば、その需要せらるる航海運送のために要する特別費の全額と、之に加ふるに、その運送に割當てらるべき共通費よりその運送の日數と同一期間に要すべき繋船費を控除したものを以てしたものである。

併しこの計算は、不定期船業者自らが、船舶を所有し、之を自ら運用して運送事務に當る場合のものである。然るに不定期船事業に於ては、多くは、船舶の所有とその運用とが別々の業務として行はるゝものであつて、船舶を運用するものが、船舶所有者より之を傭入れて、一般世間の運送需要に應ずるものである。この場合に於て、傭船者が需要者より受取る報酬は、やはり、運賃と稱せらるゝけれども、船舶所有者即ち謂はゆる船主が傭船者より受取る報酬は傭船料と言はるゝ。即ちこの場合に於ては、廣義に於ける海運勞務に對する報酬が、大體、勞務に對する報酬と所有に對する報酬とに分割せらるゝ譯である。従つて、繋船點に關する事柄も、最低限度に關する事情も、多少、前述したる所と趣きを異にすることになる。そして、その點を明かにするためには、海運勞務の原費のうち傭船者の負擔に屬するものと、船主の負擔に屬するものとの區別を述べなければならぬ。

今日、我國の海運界に於ける慣行にては、船主の負擔すべきものは、謂はゆる資本經費たる資本の調達に要したる費用、船舶の減價銷却費、船舶に關する借入資本の利子等の外には、大體次

の如きものである。

一、船體保險料

一、船舶の修繕費

一、船舶に係る諸税金

一、船長以下乗組員一同の給料、食料、飲料水、治療費及び看護費

一、船員雇入、雇止め手續に要する官廳の費用

一、甲板部及び機關部のペイント及び油類並びに其他の消耗品、貨物積卸に要する諸器具、ロ

ープスリング等

一、船主又は船員の爲めに使用する通船料、通信費其他一切の費用

備船者の負擔すべきものは大體次の如くである。

一、燃料(焚料石炭又は石油)及び汽罐用水

一、マツト、ダンネージ其他積荷に關する諸費用

一、貨物積入及び揚卸に要する人夫賃解賃並びにタリーマン及びウキンチマン費用、其他貨物

積卸に關する一切の費用

一、運送契約に係る諸税金、諸手数料、及び各地代理店料

一、出入港の港税、噸税、燈臺料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、舢標料、領事館費
其他港則により支出を要する一切の費用

一、港則による船舶及び積荷に對する消毒費用並びに乗組員に對する健康證明料

一、税關吏其他の官公吏又は商取引關係者の接待費及び備船者又は荷主が乗組ましめたる者の
給料、食料、治療看護等の一切の費用

一、備船者の爲めに要する通信費及び船長上陸費

この船主と備船者との負擔關係を見ると、海運勞務の提供に要する原費として、固定費に屬するもの、及び不定期船事業に於ては共通費たる性質をもつ所の經營費は、總てみな船主の負擔であつて、備船者の負擔する所は原則として、不定期船事業に於ては特別費たる所の、航運費だけである。即ち「 \times 」は船主の負擔であり、「 π 」は備船者の負擔である。

備船者は、自分が運送の機會をもつ貨物の運賃が、自分の負擔すべき諸費用と備船料とを支拂つて、尙ほ若干の殘餘があるならば、一方に於てその備船料を承諾し、他方に於てはその運賃を承諾して、運送に當るものである。備船者の計算に於ては、備船料と運賃とは常に相聯關するものであり、一定の運賃を承諾するには必ずその計算の基礎として一定の備船料を前提とするものである。故にこの場合の運賃取引の前提となる計算に現はる、備船料をチャーター・ペース

(Charter base) と言ふ。そして、備船者は、船主の要求する備船料が右の計算に現はる、チャーター・ベースより安ければ、之を備船して運送に當るけれども、高ければ、その運送は計算上引合はないものであるから、備船もせず又勿論その運送にも當らないものである。故に、純粹に、備船による運送事務だけを營業とするならば、不定期船業者は、海運界不況の際に、市場運賃が右の計算に合はなくなるならば、何等の繼續的損失を負擔することなくして、事業より一時手を引くことが出来るものである。されば、市場運賃は、この場合、原則として、備船料に、備船者が負擔すべき諸費用を加へたるものより以下には下落することはない。備船者が、自分の負擔すべき諸費用の計算を誤るか、又は豫期せざる何等かの事情により不慮の費用を要することゝならざる限り、運賃は右の額を下ることはなく、備船者は損失を蒙ることはない。

併し之は勿論、航海備船 (Trip Charter) の場合であつて、期間備船 (Time Charter) の場合には、その備船期間中、備船者は、一定の限度以下に市場運賃の下落せざる見込を以て、備船投機をなせるものであるから、市場運賃がこの見込以下に下落するときは勿論損失を蒙るものである。そして、市場運賃が期間備船をなせるものゝ見込以下に下落するは、航海備船をなせるものゝ競争に引ずられるからである。航海備船者の計算は、運賃市場及び備船料市場の變化に最もよく接觸して行はるゝものであるから、景氣の變動に最もよく隨伴するものである。故に、競争上

より見れば最も敏活に進退し得るの地位にある。

併し、航海備船者が期間備船者に對し、競争上、有利の地位に立つは、海運界が不況に向ひ、市場運賃が下落の傾向をたどる場合である。海運界が好況に向ひ、市場運賃昇騰の傾向にある場合には、右と反對に期間備船者が航海備船者に對して、競争上、有利の地位に立つ。この場合に於ては、航海備船料は、船腹需要の増加と共に敏活に騰貴するに拘はらず、期間備船者は、期間の保護の下に従前の安き備船料によりて、その備船を運用し得るからである。

かくの如く、航海備船者は船腹需要が減退し、海運界が不況に向ふ場合には、運賃競争上の先馳者となるものであるから、運賃下落の場合に於ける基準をなすものは、期間備船者の運賃ではなくて、航海備船者の運賃であるは明かであらう。而して、市場運賃下落の限界をなすものは、當該市場の供給界に残留せる航海備船者のうち、最も安き航海備船料の取引を有し、最も安く航運費の計算を立て得るもの、*總運費十割減價(ミ)*である。

七 備船料に於ける繫船點と備船料の最低限度

右に述ぶるが如く、市場運賃は、供給船腹の限界に在る船舶について、その備船者の負擔すべき諸費用に、備船料を加へたるものによりて定まる。然らば、船主の受取るべき備船料の最低限

度は如何にして定まるか。

船主がその所有船を他人の傭船に應せしむるについての原費たるものは、前に述べたるが如きものであつて、謂はゆる固定費と共通費とより成るものである。即ち $\sqrt{+m}$ である。今船腹の需要減退の場合に於て、市場傭船料がこの $\sqrt{+m}$ 以下に下るときに、船主がその傭船取引に應ずるならば、彼にとりて、その差額だけは損である。併し、若し彼がこの取引が損失であるとして、傭船に應ぜず、之を繋船とするならば繋船に對する費用 m と固定費 $\sqrt{+m}$ —— 即ち $(+m)$ —— を損する譯である。今、傭船料を c を以て表はすとせば、

$$(+m) - c = \sqrt{+m} \quad \text{即ち} \quad c = \sqrt{+m} - m$$

なる關係に於ける $\sqrt{+m}$ の値まで、市場傭船料が下落したる場合には、この船主にとり、その傭船料にて傭船に應ずる損と、所有船を繋留するの損とが同一となる。若し $\sqrt{+m}$ ならば、傭船に應ずる方が相對的に得であり、 $c < \sqrt{+m}$ ならば、繋船する方が相對的に得である。故に傭船料の場合には $c = \sqrt{+m}$ が、その繋船點を現はすもので、市場傭船料がこの點以下に下りたる船舶は、收支計算に於ては、當然繋船せらるべきものである。従つて、市場傭船料の下落の極限は、當該市場に於ける傭船船腹の需要と供給とが適合する限界に於ける船舶の傭船料繋船點であるといふことが出来る。

八 海運競争上重要な意味をもつ原費項目

前に述べたるが如く、運送原費が運賃に及ぼす關係なるものは、前者が何等かの懸り合に於て、後者の最低限度を劃するの關係にあるのである。而して、この懸り合ひは、不定期船事業にありては、原費と收入との關係より生ずる繫船點なるものとなりて現はれる。この繫船點なるものが、運賃下落の最低限度たるものであつて、そしてこの繫船點なるものゝ考慮に就て計算に上るものは、固定費たる所のものではなく、寧ろ經營費と航運費とである。即ち船舶に關する借入資本の利子や、減價銷却費や、保険料や、修繕費の如きものは、運賃下落の場合に於て、之を喰ひ止むる作用をもつ經費ではなく、乗組人件費が殆どその主位を占むる所の經營費や、燃料費が略ぼその大部分をなす所の航運費が、常に運賃下落の最低限度を劃する作用をなす原費たるものである。而して、船舶の所有と、その運用とが分離する所の備船經營の場合に於て、かゝる作用をなすものは、船主にとつては、人件費が主たるものであり、備船者にとつては、燃料費が主たるものである。されば、大戰前の如く、人件費が他國より少額であつた我國は、船主たるの立場に於て、海運競争上有利の地位にあつたものであり、石炭が他國よりも低廉であつた英國は、運賃用者たるの立場に於て競争上有利であつたのである。

固定費なるものは、前述の如く、繫船點の計算に於ては、考慮の外に逸するものであり、従つて運賃の最低限度を劃するの作用をなさないものである。併し乍ら、固定費の多少は、縦ひ運賃の引下げ競争そのものには殆ど何等の役目を演じないものではあるが、事業全體として不況時に耐えるの力に於て、甚だしき差異を生ぜしむるものである。即ち今或船主の所有船は、比較的高き借入資本にて建造せるため固定費高く、 f, m, m', n の比例が、 $4, 6, 2, 9$ の割合となり、他の船主の同じ型の所有船は、比較的低利の借入資本にて建造せるため、その比例が、 $2, 6, 2, 9$ であるとするれば、原費の構成要素の價值に於て異なる所は、たゞ f の値だけであつて、繫船點たる $(m - m') + n$ は兩船とも m であり、運賃がこの割合以下に下る場合には、雙方とも航海を中止して繫船する方が相對的に得である、といふ事情に於ては變りはない。故にこのいづれの船舶にありても、運賃の最低限度は m である。併し乍ら、假に繫船點に於ける運賃にて、運送するとするれば、その損失 $(+m)$ は、——これが損失の最大額であつて、繫船をすればこの額に損失が固定する——一方の船舶に於ては 6 であり、他方の船舶に於ては 4 である。故にその事業が不況時に耐え得るの力は前者の 2 に對して後者は 3 である。換言すれば、同じ程度の不況の下にあつて、事業資本が營業の損失のために喰ひ潰さるゝ早さは、前者が二ヶ月とするれば後者は三ヶ月である。故に、固定費なるものは、運賃の最低限度と關係なく、その多少は運賃競

爭上に作用を及ぼさないものではあるが、不況時に處する耐久力に差異を來すものである。而して、固定費のうちにて主要部を占むるものは、借入資本の利子であるから、船舶金融の組織の良否、その利子歩合の高低は、この關係に於て海運競争上重大の意味をもつものである。